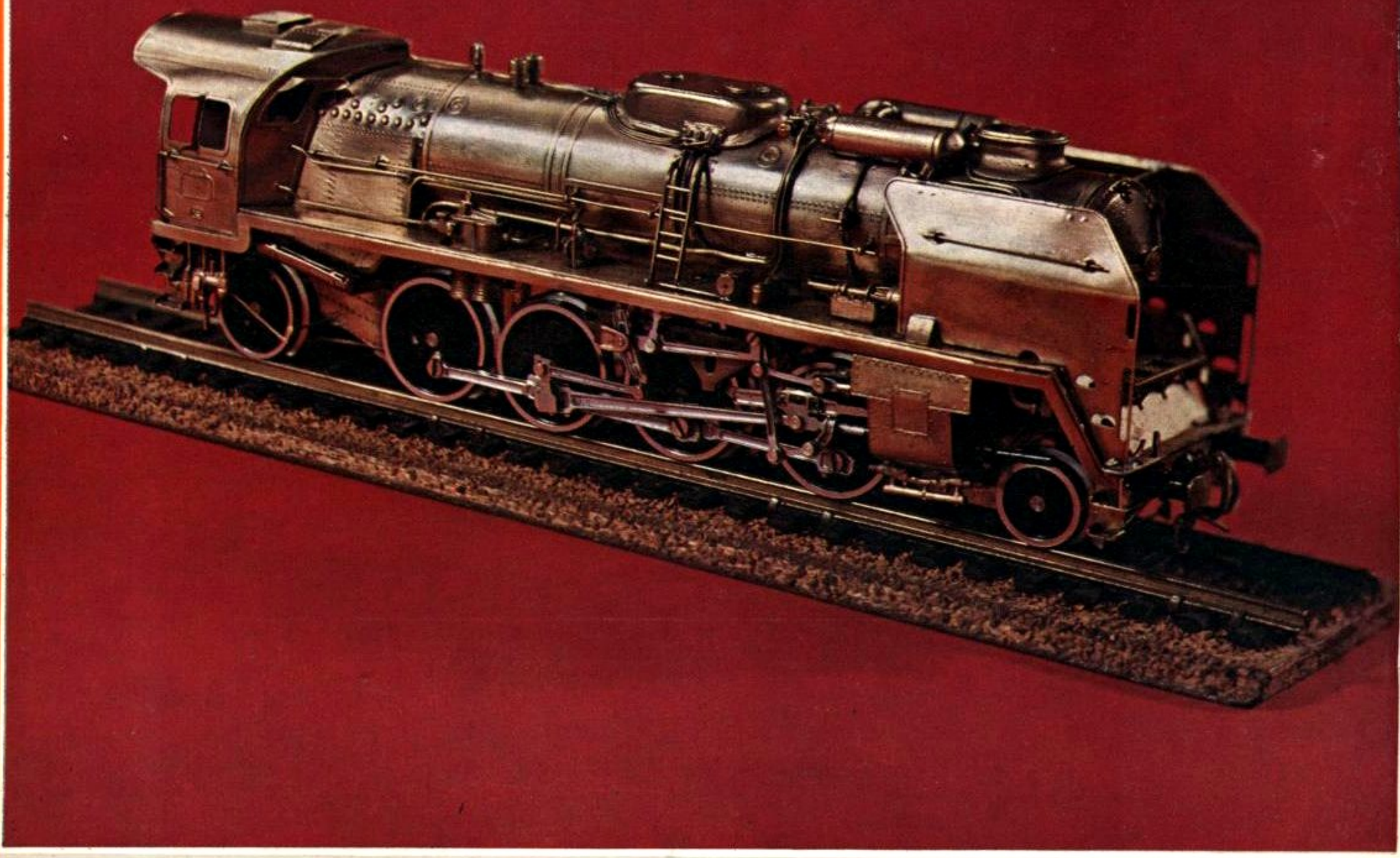
SEPTEMBRE '75

Loco revue

SOMMAIRE p. 393



LOCO-REVUE
la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer
N° 364
Septembre 75
7,50 F
Etranger
8,20 F

LOCO revue

N° 364
Septembre '75
39e année

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODÉLISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER
Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean FOURNEREAU Fils

SOMMAIRE

	page
Modélisme à toute vapeur... de la 231.E-25 réelle à la 141.P au 1/20, ou l'histoire d'un cheminot passionné : F. Descamps	394
A travers les clubs	399
Un réseau qui fait partie d'une vie familiale	400
Electronique pour le réseau miniature : avec les TVR, l'exploitation réaliste du réseau devient simple	404
Communiqué de presse : MOROP	408
Photodoc	408
Le plan du mois : gare terminus en voie unique avec messageries & marchandises	410
Revue des revues	410
La 141.P Loco-Diffusion : set n° 5	412
Model shopping : la 141.P Jouef	415
Lu dans la presse étrangère	423
Nouveautés en librairie	424
Petites annonces	426

NOTRE COUVERTURE

En HO : la 141.P Loco-Diffusion terminée (voir analyse du set n° 5 dans ce numéro).

Cliché Studio Pierre
85000 La Roche-sur-Yon
(Tout droit réservé).

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 3,00 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - *Le Sablen* 56400 AURAY
Tél. : (97) 24.01.65
R.C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles
Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août) au 1.1.1975 :
FRANCE : 65,00 F — Etranger : 75,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 3,00 F.
Pour la Belgique : 650 F B (avec emballage cartonné : 680 F B).
CCP 000-0600032-87 Bruxelles.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Comité technique du MOROP

Le comité technique du MOROP a tenu session les 24 et 25 mai 1975 à Stary-Smokovec (CSSR).

Ont pris part aux délibérations, des délégués d'Autriche, de Tchécoslovaquie, de la RFA, de la RDA, de France, d'Italie, de Hongrie et des Pays-Bas.

L'industrie modéliste était représentée par des collaborateurs des firmes Fleischmann et Piko.

Le comité technique a approuvé le compte rendu de sa session à Malmö et a homologué les projets NEM 112 (entraxes de voies), NEM 380 (conteneurs), NEM 014 (réseaux vapeur et de jardin - écartements).

A propos de la révision de la NEM 310 (essieu et voie), il a été décidé de fixer pour l'échelle HO une hauteur maximale de boudin D = 1,2 mm, une profondeur de garnissage d'ornière H = 1,2 - 0,1 mm et un dégagement au-dessus du crampon nage H' > 1,3 × H.

L'homologation du projet NEM 310 est envisagée pour la session en congrès MOROP de cette année.

L'expérimentation de l'attelage Fox-Fleischmann a été conclue sur la constatation que, malgré ses qualités certaines, il ne peut être retenu comme attelage unifié en raison de son coût élevé. Il y a donc lieu de poursuivre la recherche d'autres attelages à mâchoires.

La révision de la NEM 350 « Attelages - Classification » a été approuvée, et un projet de nouvelle rédaction proposé. De même pour un projet de NEM 320 « Réseaux vapeur et de plein air - essieu et voie ».

La décision a aussi été prise de préparer des projets, d'une part pour une normalisation dans le domaine de l'électronique, d'autre part sur les puissances et performances d'engins moteurs-modèles.

Toutes ces délibérations se sont déroulées dans une ambiance de cordialité et ont débouché sur des résultats appréciables.

En marge des séances des visites ont été consacrées aux lignes de montagne des Hautes-Tatras et à leurs installations, ainsi qu'à l'exposition des réalisations présentées au concours national de modélisme, toutes manifestations pour lesquelles sont exprimés ici nos sincères remerciements aux CSD et aux modélistes de Tchécoslovaquie.

H. KURZ 26-5-75.

Les pages Loco-Revue

photodoc

Clichés G. FERRY

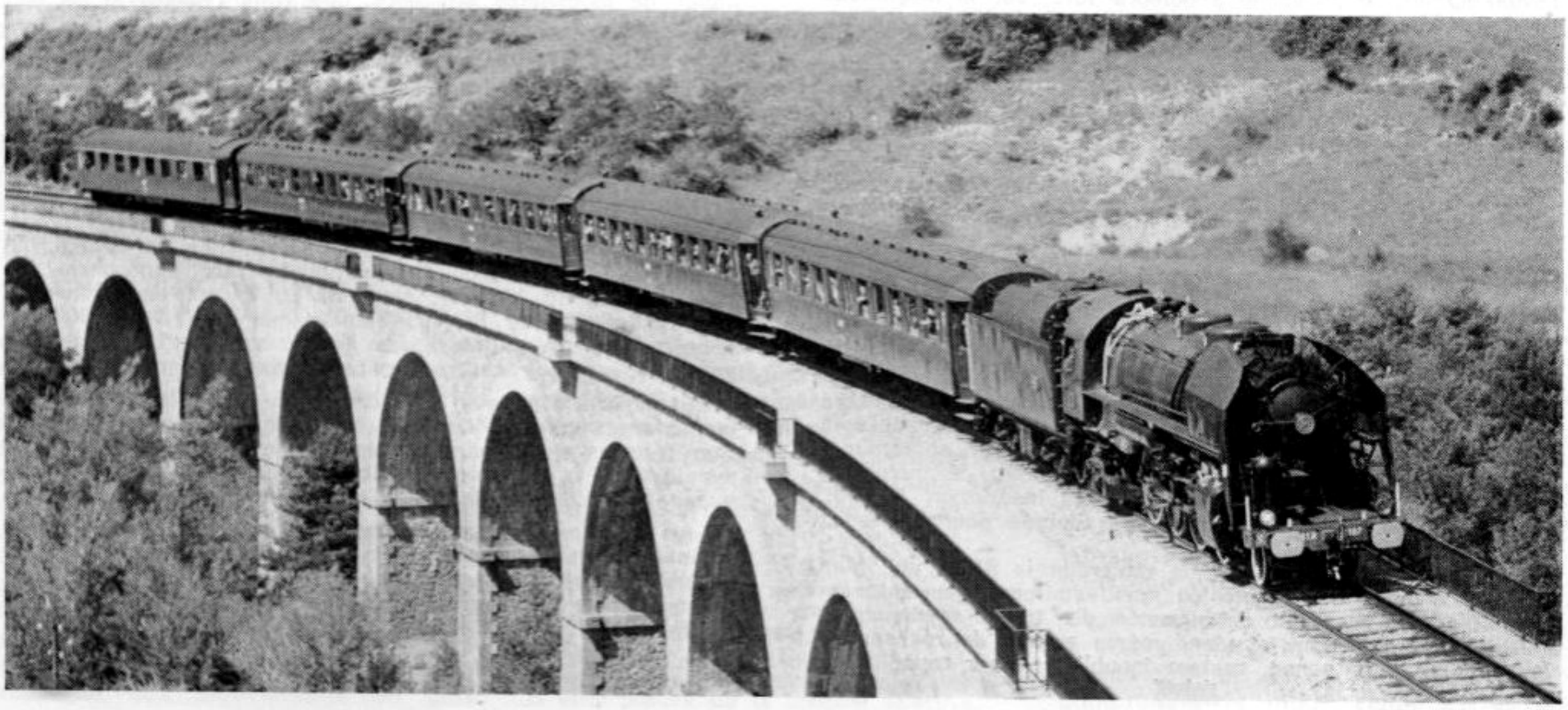
Centenaire de la ligne des Alpes

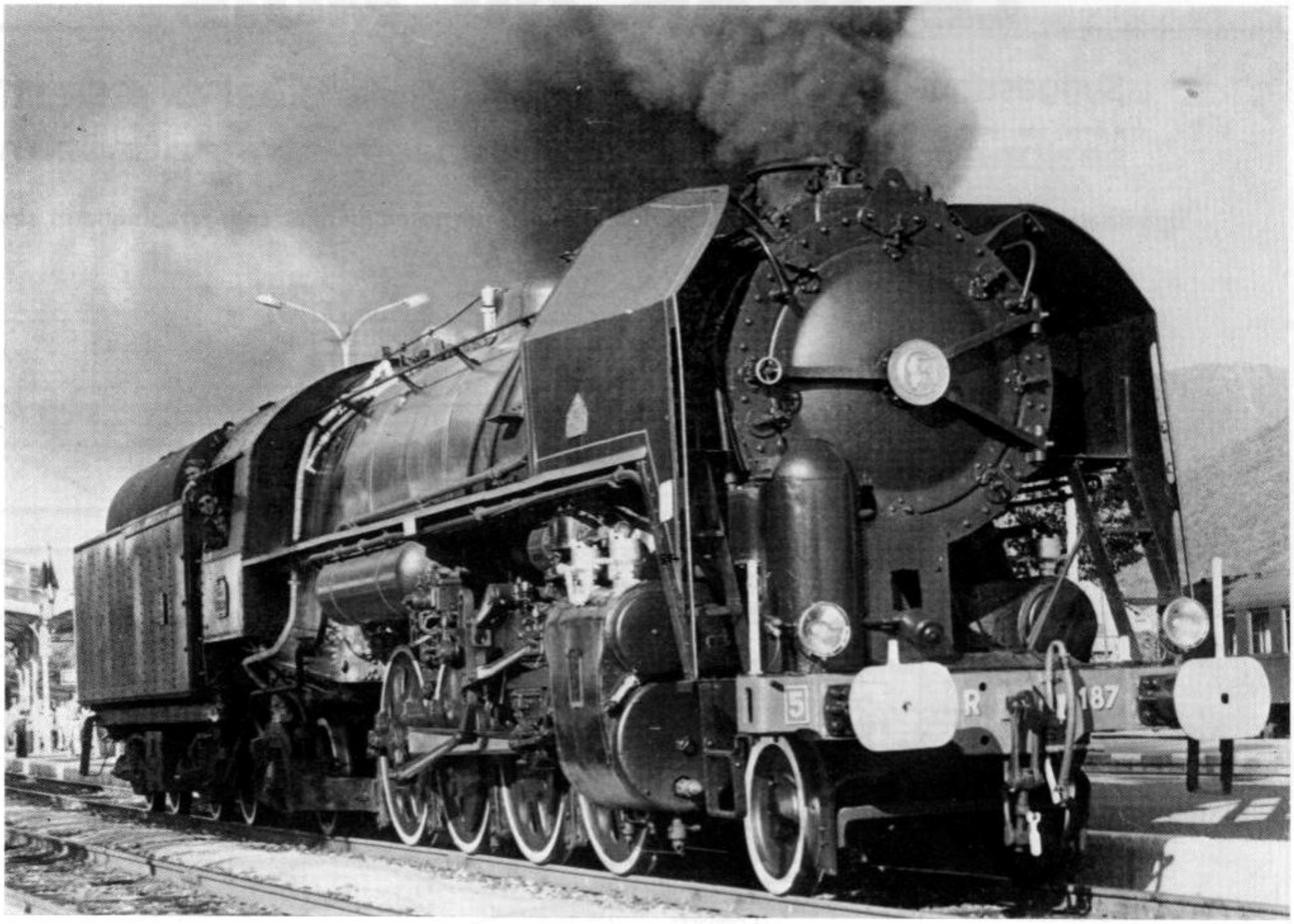
Souvenir d'un centenaire : celui de la ligne Veynes-Briançon, à l'occasion duquel un spécial vapeur "AMFG" (Association des Modélistes Ferroviaires de Grenoble) était organisé le 13 juillet dernier.

Ce train spécial, composé de voitures OCEM à rivets, était tracté par la 141.R 1187 du dépôt de Vénissieux, fait doublement exceptionnel, puisque ce type de machine n'a jamais été autorisé auparavant à circuler sur la ligne en question.

Page suivante : la R. 1187, briquée à souhait, et, lors du retour vers Vénissieux, en convoi inhabituel, sur le viaduc du Clapot. (Ligne Veynes - Livron - Valence).

(Voir également communiqué, page 426).



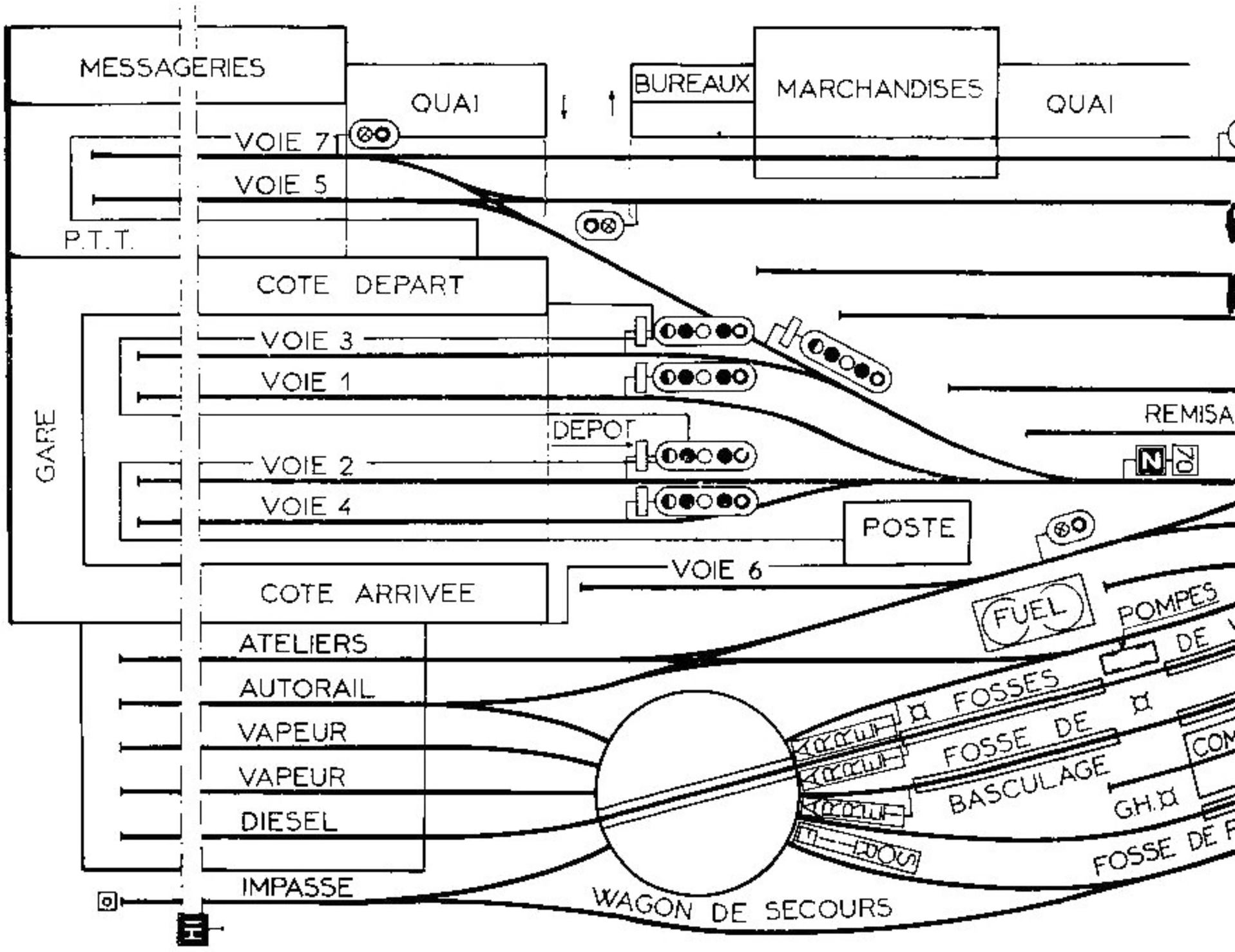

5
R
187

LE PLAN DU MOIS

Suggestion pour le réseau modèle : Gare terminus avec dépôt mixte va

d'après une étude de G. MATHIEU

Signalisation lumineuse unifiée en bloc automatique (voir notamment le code graphique et signification d



Commentaires sur les installations de la gare :

Sortie de la gare :

Le panneau de sortie des voies 5 et 7 peut donner :
Accès à la ligne en voie unique : vert ou avertissement (block)
Accès au dépôt : Blanc + indication "Dépôt"
Accès au tiroir ou manœuvre : blanc seul.

La sortie voie 6 est commandée par un feu blanc.

Le panneau situé après le TIV 70 peut présenter :
1 blanc + indication tiroir si direction tiroir
1 blanc + indication dépôt si direction dépôt
feu vert ou avertissement + indicateur V.U. si sortie de la gare.

REVUE DES REVUES

LA VIE DU RAIL

NUMERO 1499 — 29 JUIN 1975

La ligne nouvelle à grande vitesse Paris - Sud-Est : Les études préliminaires - Les caractéristiques de la ligne - Synthèse des expérimentations à grande vitesse et définition du nouveau matériel Paris - Sud-Est - Méthodologie des lignes nouvelles à très grande vitesse - Des équipes au travail - Les conditions d'exploitation. — Actualité : Région parisienne : première commerciale pour les voitures de banlieue à deux niveaux. — Vieux cartons : Premier voyage sur un nouveau « Railway » Paris - Lyon.

NUMÉRO 1500 — 6 JUILLET 1975

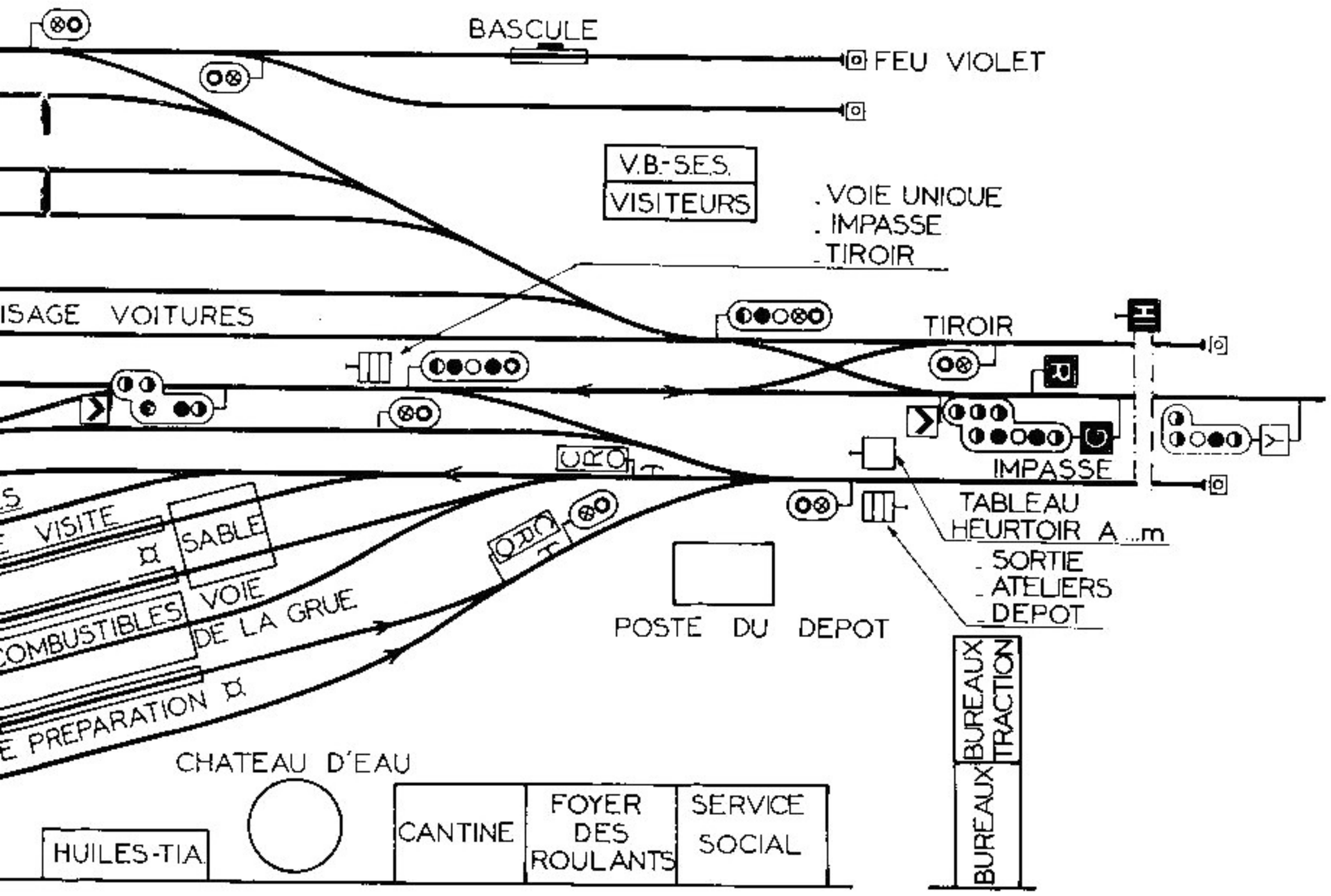
Actualité : Echos du rail en France. L'Ardoise (Gard) : trafic en expansion. Quand Antenne 2 choisit le rail. — Nouvelles de Suisse : 1er juin 1975, mise en service de la nouvelle ligne du Heitersberg. — Echos. — Nouvelles de Belgique. — Echos du rail dans le monde. — Le carnet du rail. — Reportage : Chambéry - Modane, modernisation tous azimuts ! — Tourisme ferroviaire : dernière vapeur en Languedoc avec le train de l'Amitié.

NUMÉRO 1501 — 13 JUILLET 1975

Actualité : Grande-Bretagne, British Railways, cent nouveaux trains par jour sur la région Est. Suisse : les rames unifiées de type III à service commercial. Avec les deux premiers RTG pour l'Iran. — Echos du rail dans le monde. — Echos du rail en France. — Le carnet du rail. — Avec la FACS : tourisme ferroviaire en RFA. — Etude : L'Europe des chemins de fer : les Pays-Bas. — Reportage : Clisson, au pays nantais. — Dans le monde des transports : Transports urbains, le XXXXIe congrès international de l'UITP. — La nouvelle automotrice du type GT 8 S (série 3000) des tramways de Düsseldorf.

us pour ligne à voie unique,
vapeur-diesel, service messageries et gare marchandises

(en des panneaux publiés dans Loco-Revue N° 362). Voir également le P.d.M. de L.-R. 363 (gare de passage en double voie)



La sortie du faisceau de remisage est commandée par un carré violet :

si accès au tiroir, ce panneau présente : 1 blanc
si accès V.U., il indique : vert ou jaune (avertissement).

Entrée

Vers faisceau sont affichés successivement les indications : ralentissement, rappel + plaque G et avertissement

Vers les voies de gare indication normale de bloc

Vers la voie 6 : 1er panneau : vert

2e panneau : ralentissement

3e panneau : rappel de ralenti
ce troisième panneau ne comporte pas de feu vert puisqu'il commande l'accès vers des voies en impasse.

NUMÉRO 1502 — 20 JUILLET 1975

Etudes : Ambérieu, modernisation du triage. L'Europe des chemins de fer : les Pays-Bas (2). — Technique : Les éléments automoteurs triples de 650 kW (900 ch) série x 4900. — Actualité : Echos du rail en France. Le Musée français du chemin de fer. Echos du rail dans le monde. Quand se réalise un rêve d'enfant. Bibliographie ferroviaire. — Dans le monde des transports : Echos et nouvelles. — Vieux cartons : Naissance d'un centre ferroviaire : Ambérieu.

NUMÉRO 1503 — 27 JUILLET 1975

Actualité : Le prolongement de la ligne RATP n° 14 et les modifications des installations de la SNCF. Un métro à Lille : le « Val », c'est décidé. Echos du rail en France. Nouvelles de Scandinavie. Nouvelles du Japon. Echos du rail dans le monde. Bibliographie ferroviaire. Dernière vapeur à la Grand-Combe. — Reportage : Dans le tunnel de Blaisy-Bas. — Etude : L'Europe des chemins de fer : les Pays-Bas (3).

NUMÉRO 1504 — 3 AOUT 1975

Technique : La tour en fosse du dépôt de Rennes. — Actualité : Mise en service du « Transmaghreb ». Echos du rail en France. Détournements nocturnes sur la région de Rouen. Echos du rail dans le monde. Grande-Bretagne : le chemin de fer a cent cinquante ans. Allemagne DB : la relation TEE « Merkur » sur la Vogelflaglinie. SNCF : Concours général des suggestions 1974. Modélisme ferroviaire à Limoges. Les journées de la vapeur à Follainville. Bibliothèque ferroviaire. Le carnet du rail. — Reportage : Grande-Bretagne : le musée de Bressingham. — Tourisme ferroviaire : Suisse, journée impériale sur la ligne Nyon - Saint-Cergue - Morez. Autriche, vapeurs à voie étroite.

Abonnement : France, 60,00 F ; étranger, 120,00 F.

RIVIERAIL

NUMÉRO 9 — AVRIL-MAI 1975

Edito-Rail. — Exporail-75 à Grasse. — Contexte politique et exploitation des C.P. — Opération « Billard ». — La plus petite gare internationale d'Europe ? — Les potins du lampiste — La Scandinavie vaporiste.

(suite page 422).

model shopping
Informations

Clichés LOCO-REVUE

HO

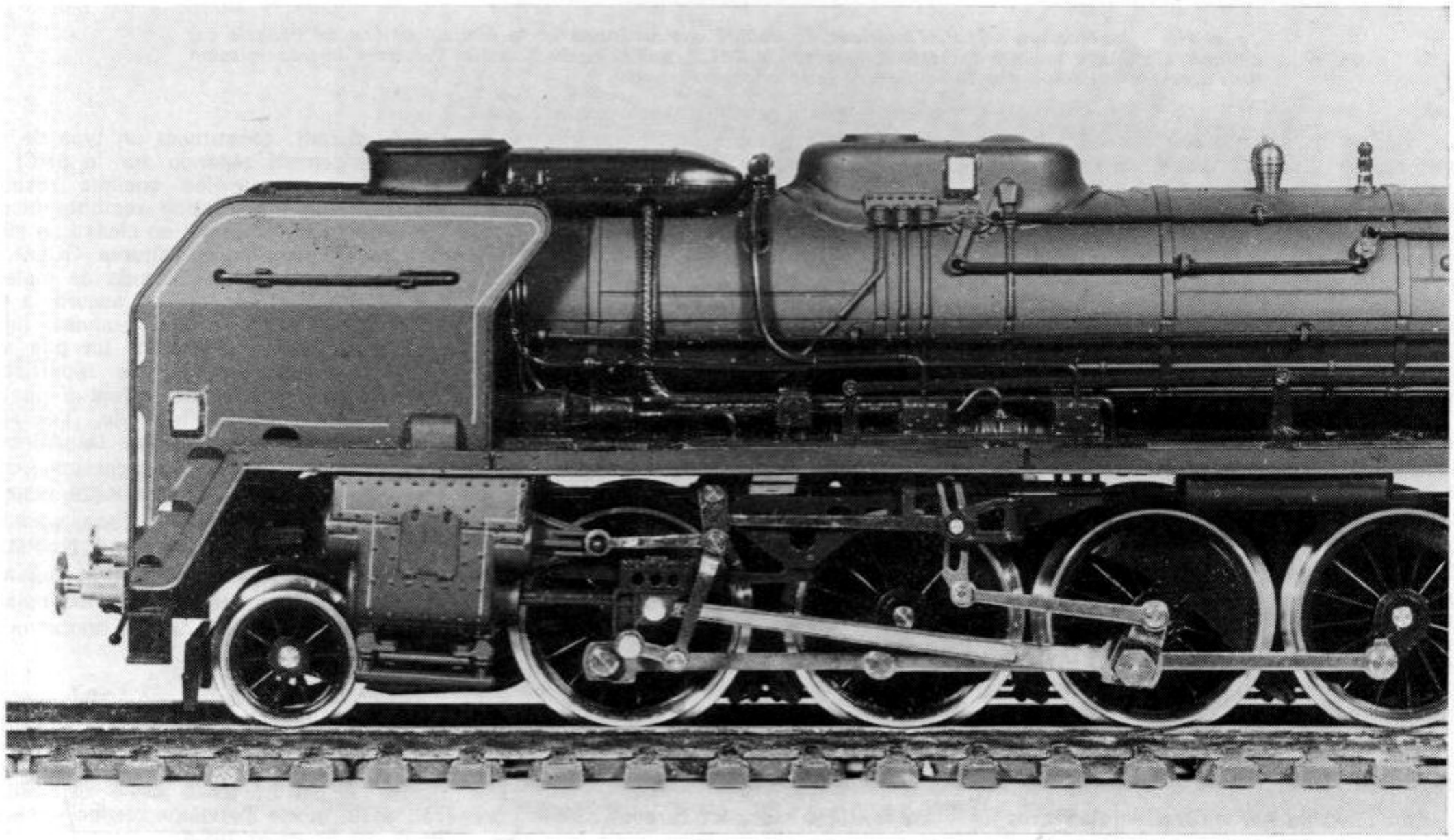
JOUEF

LOCOMOTIVE TYPE 141.P UNIFIÉ SNCF

Nos lecteurs en ont eu un avant-goût par notre cliché de mars... Aujourd'hui, cette fameuse 141.P tant attendue est disponible et elle devrait satisfaire tous les amateurs qui n'ont pu accéder au modèle Loco-Diffusion présenté dans ce même numéro. Evidemment la qualité n'est pas la même, le modèle Jouef est tout en plastique et sa conception est différente, mais son prix est également très différent et ce modèle n'en est pas moins joliment proportionné et parfaitement exact dans ses dimensions générales, comme le prouve notre tableau des dimensions comparées.

La décoration est très propre et conforme au prototype : ensemble vert SNCF, filets rouges ; châssis, tablier, boîte à fumée, déflecteurs et toiture de l'abri : noirs. En réalité, l'épaisseur du tablier est également vert de même que les roues. Ce sont là des améliorations que les amateurs pourront apporter.

Le modèle porte le numéro 141.P-102, dépôt de Vénissieux, et comporte même son numéro de code pour la gestion électronique. Jouef innove, cette fois un embiellage bruni chimiquement, ce qui confère une excellente allure à l'ensemble. Le support de glissières et coulisse comme la crosse de la tige piston, sont très réussis. Le profil des roues est également affiné : boudins de 1,1 aux normes NEM



mais l'écart dos à dos demeure fidèle à la cote Jouef : 13,8 (NEM 14,3) !

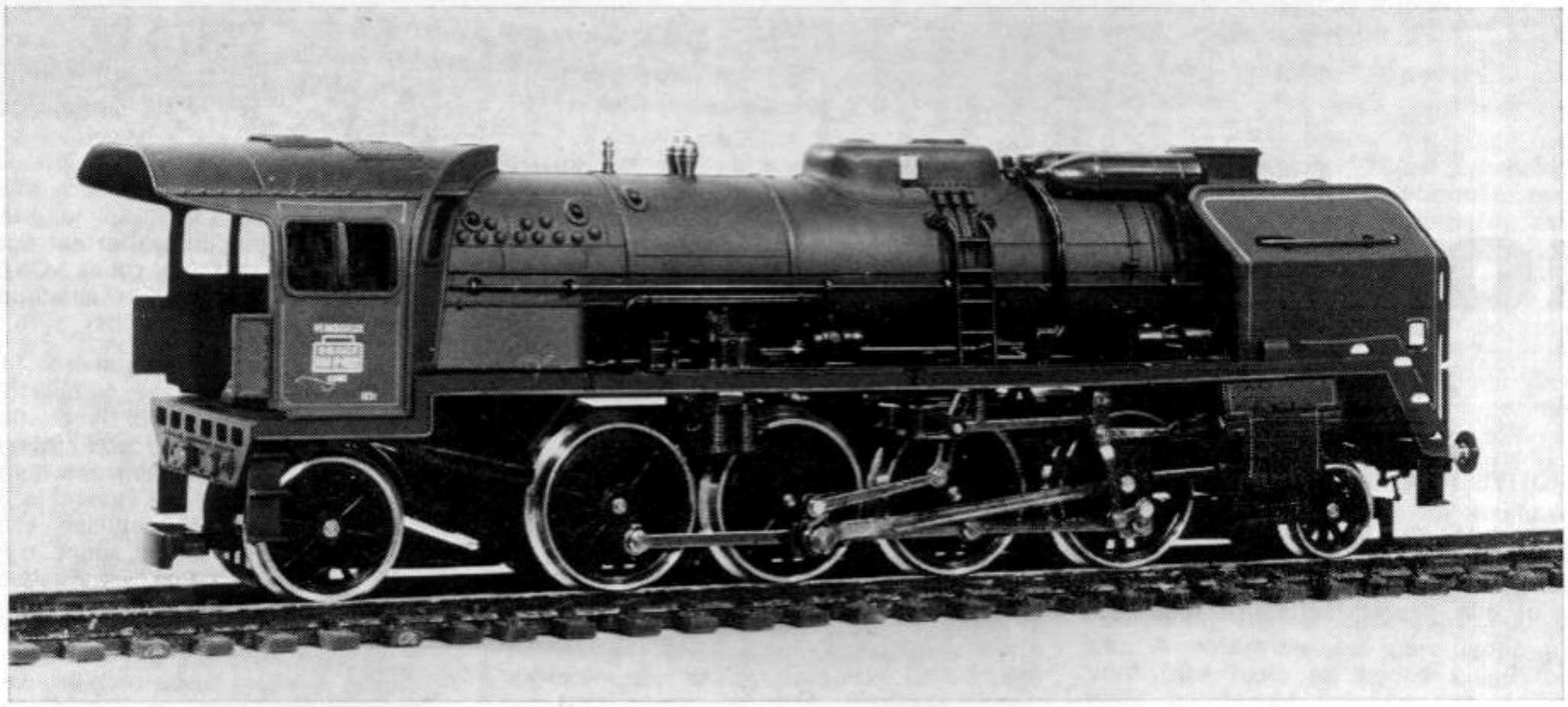
En examinant en détail la superstructure, l'amateur appréciera la finesse des rambardes en acier bruni, comme celle des tubulures rapportées, en plastique injecté. La gravure est bonne en général, malheureusement les cylindres sont un peu maigres et les cendriers comme le foyer trop courts. Cela est dommage car les autres dimensions sont excellentes ainsi que nous l'avons souligné.

Les plateaux des tampons avant sont des pièces décolletées en laiton bruni et les emplacements pour les ampoules d'éclairage des phares sont prévus mais non équipés encore.

Il n'y a pas cette fois d'attelage standard à l'avant, mais la traverse de tamponnement est garnie d'un petit attelage à vis factice, moulé.

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

Locomotive 141.P	Réelle	1/87	Modèle Jouef
Longueur totale du châssis à la traverse de tamponnement	13 180	151,5	152
Empattement total	11 050	127	127,5
Empattement essieux moteurs ..	5 600	64,36	65,5
Hauteur du dessus du rail à la cheminée (échappement Kylchap)	4 280	49,195	49
Longueur maxi du tablier	3 000	34,48	35
∅ des roues motrices	1 650	18,96	18,6
∅ des roues AR bissel	1 370	15,75	15,6
∅ des roues AV	1 010	11,60	11,5
Hauteur du dessus du rail au tablier	2 100	24,137	24,5
Hauteur des boudins			1,1
			13,8



Jouef HO : locomotive 141.P, l'intérieur de cabine est aménagé et la plaque arrière du châssis est ajourée. L'attelage loco-tender est, comme sur la 241.P, solidaire du bissel et servira à la transmission du courant d'éclairage des fanaux avant (non encore équipés).

Le châssis sous le tablier est agréablement ajouré puisque, selon le principe adopté par Jouef, le tender est moteur. Ce tender ne nous apporte d'ailleurs guère de surprise puisqu'il s'agit de celui de la 241.P sortie en 1971, qui préfigurait la sortie ultérieure de la 141. La mécanique de ce tender comme ses performances sont donc connues et nous n'y reviendrons pas. Notons seulement qu'il est semblable sur le plan mécanique au tender de la 141.R présenté dans « Loco-Revue » n° 297 et au tender de la 231.K-82 présenté en détail dans « Loco-Revue » n° 344. Sa caisse, identique à celle du tender de la 241.P, porte cette fois le numéro suivant : 36.P-15, dépôt de Vénissieux comme pour la machine.

Détail intéressant, le tender est fourni d'origine avec son attelage loco-tender équipé pour transmettre le courant à la machine. Deux pivots portant sur des lamelles solidaires de l'attelage de la loco, qui prolonge le bissel AR, assurent simultanément la fonction de crochet d'attelage et de connexion électrique. Côté loco, les lamelles sont toutefois libres de toute liaison électrique.

Il faut donc penser qu'une version avec éclairage est réellement envisagée et il serait intéressant qu'à cette occasion des plots de captation du courant sur les roues motrices de la loco soient ajoutés pour confirmer la bonne prise du courant électrique de l'engin.

Sur le plan roulement, on peut noter qu'il s'agit d'un engin sans problème, capable de s'inscrire même dans le petit rayon Jouef (325 mm), ce qui est une performance !

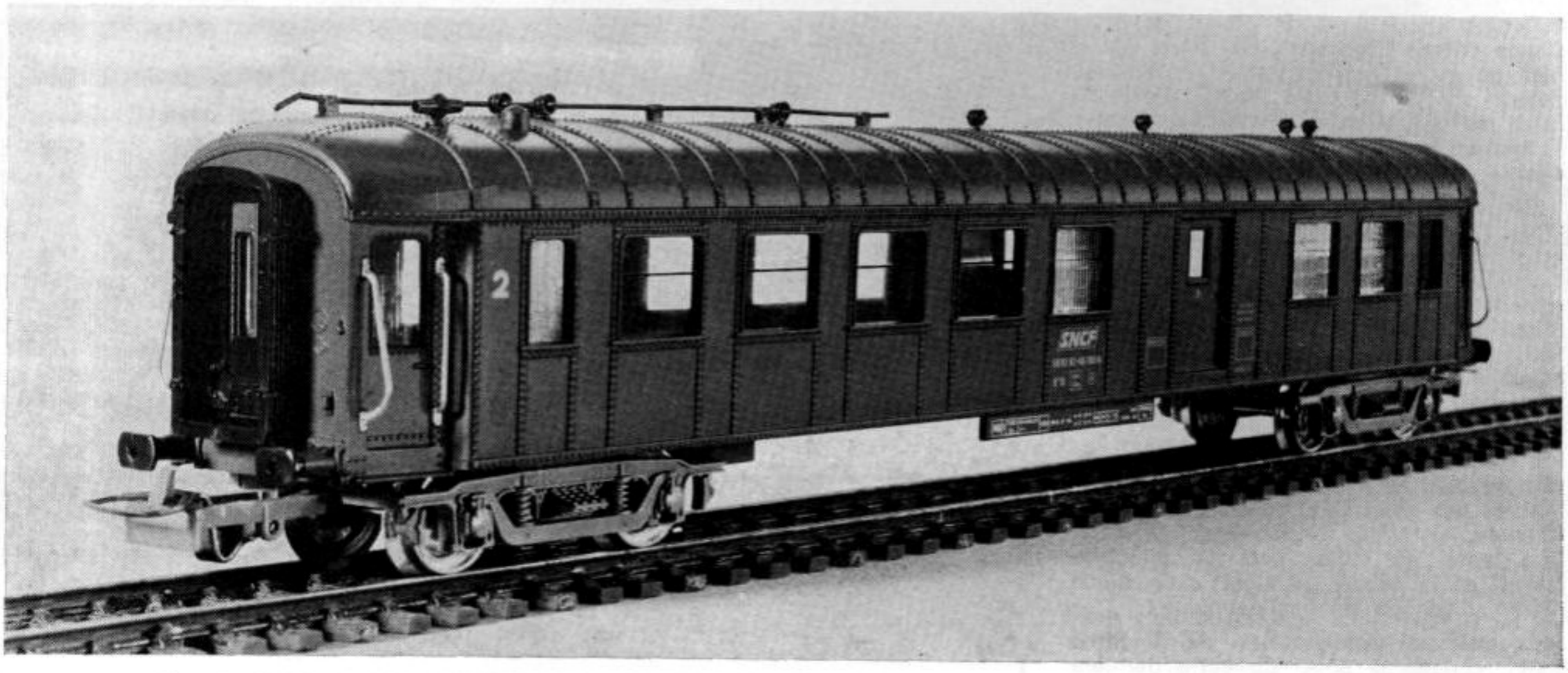
Evidemment, pour assurer un déportement maximal des bissels, les cylindres sont entaillés de façon discrète et les injecteurs et conduites d'air sous l'abri sont absents, ce qui fait un peu dénudé à cet endroit ; mais on ne peut tout avoir... et dans le cas présent, félicitons-nous déjà du résultat pour le prix : 160,00 F environ.

Quant à l'évolution heureuse de la fabrication Jouef, que nous avons déjà soulignée maintes fois, il suffit de comparer les P pour être convaincu des progrès réalisés sur le plan du réalisme des détails. Référence du modèle : 8269.

VOITURES D'EXPRESS OCEM A RIVETS APPARENTS EN MARQUAGE SNCF

Ces voitures d'aspect caractéristique par leur mode de construction avec leur rivetage apparent, constituent un type de matériel largement répandu sur la SNCF et, précédemment sur les anciens réseaux, puisque leur construction remonte jusqu'à 1924. De façon pratique, on classe ce matériel sous l'appellation voitures OCEM, sigle de l'Office central d'étude de matériel des chemins de fer, qui en assura la conception. Les voitures de grandes lignes OCEM qui déjà marquaient un pas vers l'unification du matériel, se répartissent en trois groupes correspondant à des variantes de construction de l'ossature (caisse en forme de poutres tubulaires) : voitures dites à rivets apparents, construction type 1924/1927 et 1929/1930, et voitures dites à panneaux lisses, construction type 1926 et construction type 1936. Ce sont cette fois les premières qui nous intéressent, dont quelques 800 exemplaires ont été construits en ce qui concerne les voitures grandes lignes.

Les types reproduits par Jouef sont les suivants : voitures réf. 5112, mixte première - deuxième classe, A^3 B^5 50 87 **38-47 495-8** ; voitures réf. 5111, de deuxième classe B^9 50 87 **29-60 430-8** et voitures réf. 5113, mixte deuxième classe - fourgon B^4 D, 50 87 **82-40 765-6.**



Vue de 3/4 de la voiture mixte 2e classe/fourgon (réf. 5113) B 4 D 50 87 62-40 765-6 de la firme Jouef, en HO.

Tous ces types de voitures étant traités dans les fiches documentaires « Loco-Revue », les amateurs intéressés pourront se reporter opportunément aux fiches concernées : respectivement nos 464/73 c 39, 190/67 d 16 et 454/73 b 38, afin de juger de la vérité de ces modèles et connaître toutes les caractéristiques des prototypes réels.

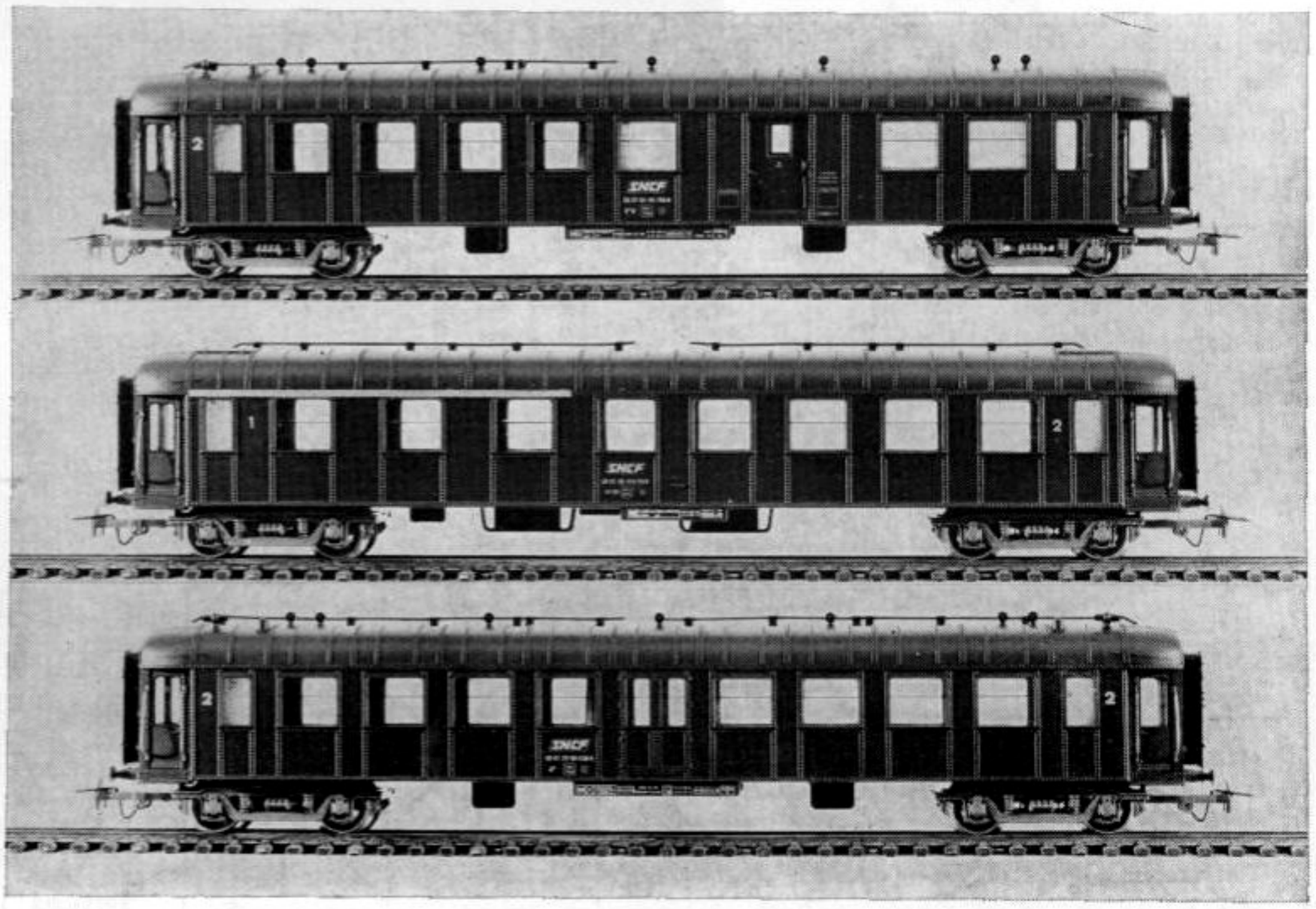
Cette confrontation avec les diagrammes réels est d'ailleurs toute à l'honneur de Jouef, car ces trois nouvelles voitures sont parfaites du point de vue exactitude et d'une gravure remarquable, malgré un relief un peu marqué pour le puriste, en ce qui concerne l'épaisseur des méplats de rivure.

Le choix de ces types est également très judicieux, car il s'agit d'un matériel très connu qui a circulé et circule encore sur pratiquement toutes les régions, mise à part le Nord, et aussi de véhicules relativement courts : voitures de 21,600 m, caractéristique intéressante pour le modéliste qui dispose de peu de place en général.

Naturellement, la comparaison de ces modèles avec ceux de type similaire produits par France-Trains, notre principal fournisseur en matière de voitures voyageurs à l'échelle, de qualité, s'imposait. Elle fut heureusement très satisfaisante : ces matériels se marient parfaitement sur le plan esthétique et comme il s'agit de voitures différentes, l'amateur se trouve aujourd'hui devant un parc OCEM bien fourni.

Les voitures Jouef ne sont pas aménagées d'origine et leurs marchepieds extrêmes sont simplifiés afin de ne pas contrecarrer le débattement des bogies dont l'entraxe, du fait qu'ils supportent les attelages, a été un peu forcé. C'est là évidemment une lacune, mais elle se trouve compensée par divers avantages : d'une part la robustesse de construction et la finesse des détails qui n'ont rien à envier aux meilleures fabrications du genre et d'autre part, le prix de ce matériel !

Sur le plan construction, on retrouve une solution aujourd'hui classique de conception, selon laquelle la toiture constitue une pièce unique avec le vitrage et s'emboîte avec précision dans la caisse. Le verrouillage de l'ensemble est assuré par des bossages intérieurs à la caisse, situés sous les grandes baies extrêmes et au centre, sur lesquels viennent s'agrafer des alvéoles ménagées dans le bas du vitrage. Pour dégager la toiture en vue de l'aménagement de la voiture ou de la pose d'un



Jouef HO :

Voitures d'express OCEM, à rivets apparents, en marquage SNCF. De haut en bas :

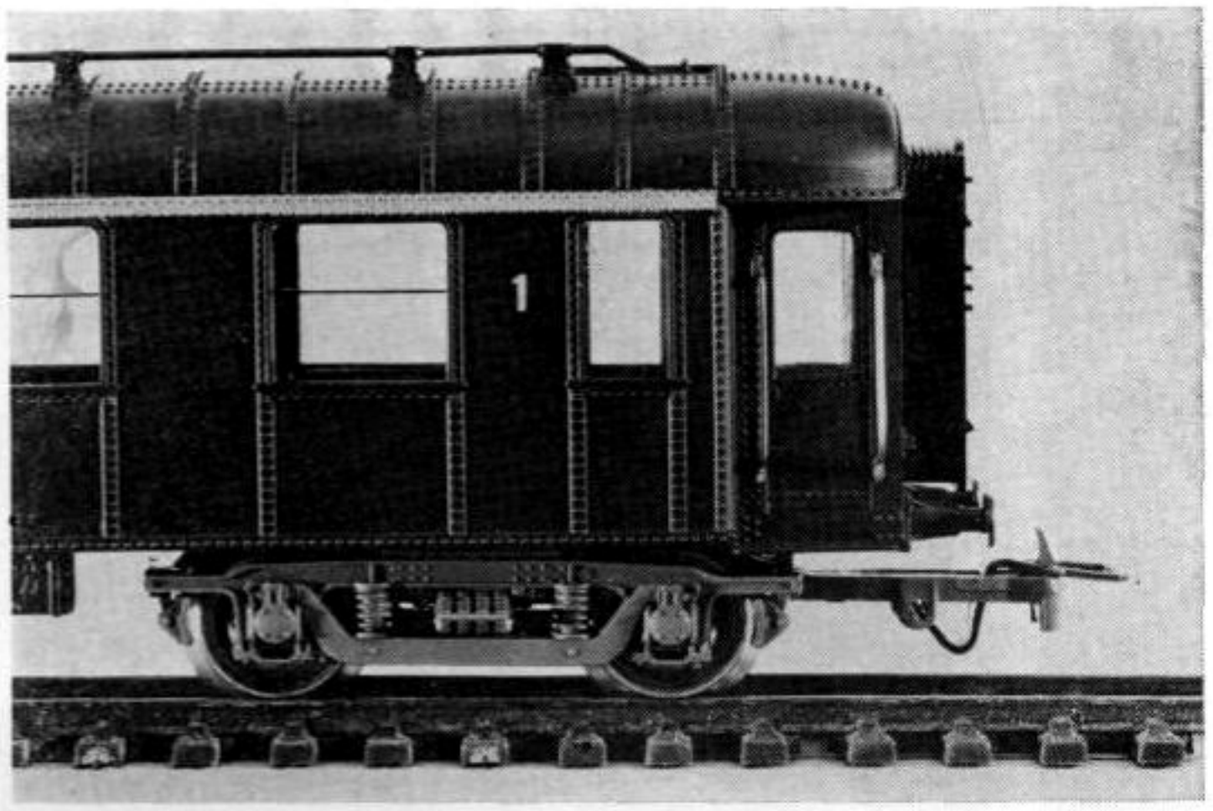
- *voiture mixte 2e classe/fourgon, réf. 5113 ;*
- *voiture mixte 1re/2e classe, réf. 5112 ;*
- *voiture 2e classe, réf. 5111.*

éclairage intérieur, il suffit donc de presser le vitrage au travers des baies extrêmes en soulevant la toiture (l'auvent au-dessus des portes extrêmes fait partie de la caisse, il faut donc glisser l'ongle entre le haut de la caisse, au-dessus de la bande rivetée, pour pouvoir lever la toiture).

Sur le plan des détails, nous devons souligner le parfait respect du dessin des diagrammes originaux, l'exactitude du marquage et l'excellent rendu de pièces caractéristiques telles que les mains montoires et leur fixation à la caisse, très fine, bien qu'en matière plastique, les boîtes à accus de la A^3 B^5, ou encore les aérateurs de toiture exacts dans leurs dimensions et positionnement.

L'amateur pourra en outre constater que, bien qu'étant de dimensions identiques, les toitures des trois voitures sont toutes différentes, alors que le fabricant aurait pu être tenté, du moins pour la deuxième classe et la mixte première - deuxième classe, d'adopter un moule unique !

La maîtrise des graveurs de la firme Jouef, comme le souci de cette dernière d'offrir un matériel aussi exact que possible se trouvent donc confirmés par ces dernières nouveautés. Il nous reste plus à souhaiter à présent que les normes de roulement Jouef se détachent carrément des standards Jouef pour que ce matériel devienne parfait en tout point.



Jouef HO : voiture de 1re classe, réf. 5112. Détail du bogie type 12 B OCEM.

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

Voitures OCEM (1929) (les dimensions générales sont identiques pour les trois voitures)	Réelles	1/87	Modèle Jouef
Longueur H.T.	21 570	247,93	249
Largeur - caisse	2 924	33,61	34,7
Entraxe pivots de bogies	14 680	168,73	173
Entraxe bogies	2 500	28,73	28,8
Hauteur de caisse du dessus du rail au faîte du pavillon	3 945	45,34	46,8
∅ des roues	920	10,57	11,6
Hauteur des boudins		(NEM : 1 (+ 0,1)	1,4
Ecart dos à dos des roues		(NEM : 14,3 (+ 0,1)	13,6

WAGON CITERNE DE GRANDE CAPACITÉ .Uahs "KUHLMANN"

Ce wagon citerne type de grande capacité, pour transport de gaz liquéfié, construit par ANF pour UGINE Kuhlmann, complète la série de matériel marchandises de grande longueur, annoncé par Jouef en nouveautés 75. Les wagons couverts réfrigérants et plats à dossier de la même série, qui sont tous équipés des mêmes bogies type Y 25 c ont été déjà présentés dans « Loco-Revue » (voir nos 353 et 356).

Ce wagon citerne, dont le numéro de référence est 6513, reproduit le matériel traité par la fiche documentaire « Loco-Revue » n° 396.

Les dimensions d'ensemble sont correctes, mais la facture est simplifiée, ainsi la plateforme serre-frein ne comporte pas de rambarde ni le frein à vis et le châssis en dessous est assez nu.

Seule la bande orangée qui ceinture la citerne et le sigle en grosses lettres bleues du propriétaire du véhicule (wagon de particulier) relèvent l'ensemble.

La citerne elle-même est blanche et surmontée du pare-soleil, tôle de revêtement destiné, en réalité, à limiter l'échauffement du contenu durant le stationnement en plein soleil. Un tel wagon en réalité a une contenance moyenne de 100 000 l pour une charge maxi de 55 tonnes.

Jouef HO : wagon citerne de grande capacité .Uahs pour utilisateur particulier, réf. 6513.

TABLEAU DES DIMENSIONS COMPARÉES

Citerne à gaz .Uah	Wagon réel	1/87	Modèle Jouef
Longueur hors tout	18 910	217,35	216,5
Largeur maxi dans l'axe de la citerne	3 000	34,48	35,5
Hauteur du dessus du rail	4 300	49,42	52
Entraxe des bogies	13 830	158,96	161

FLEISCHMANN

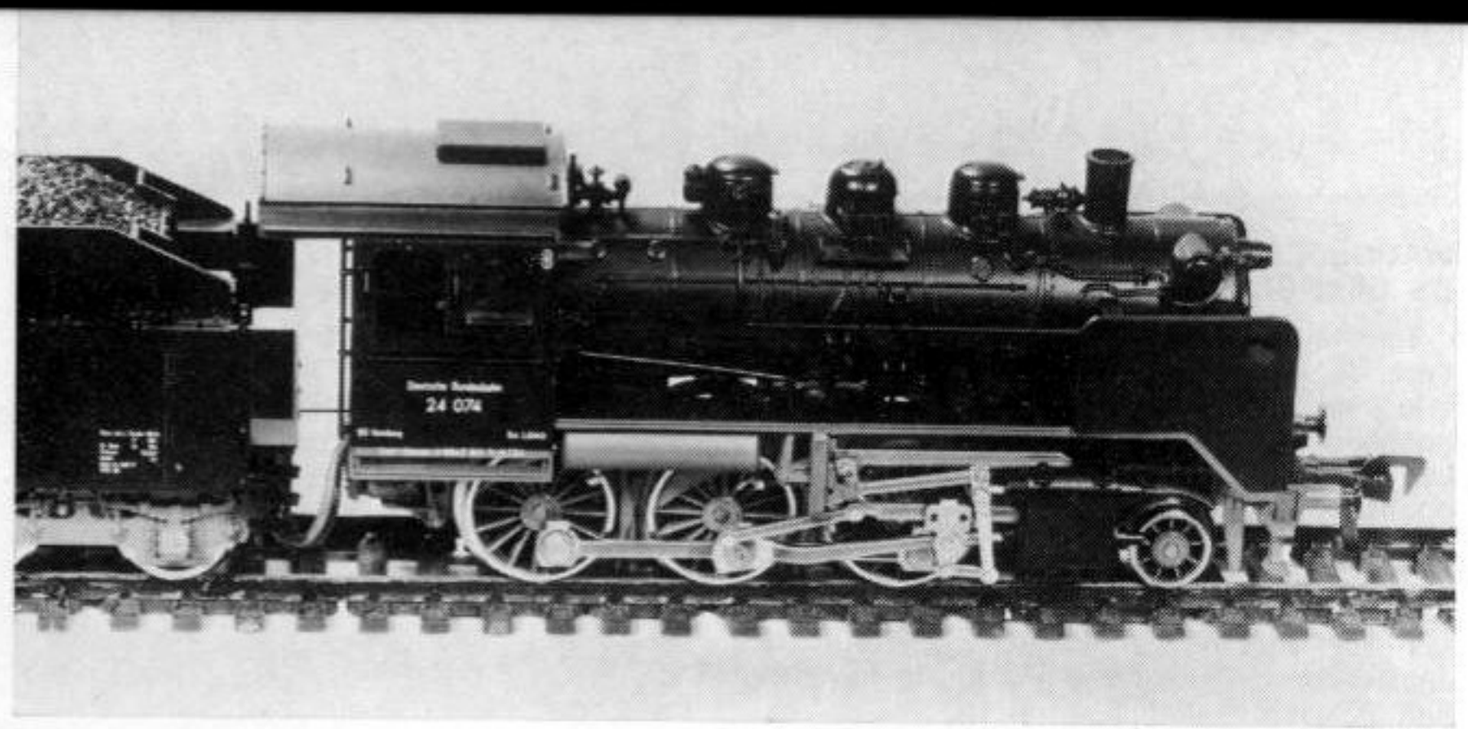
130 « CHEVAL DE STEPPE »

La nouveauté principale est une jolie petite locomotive type 130 à tender séparé, série 24 (unifié) de la DB pour service voyageurs en plaine. Ce type de machine a été utilisé également pour les services mixtes sur les longues lignes

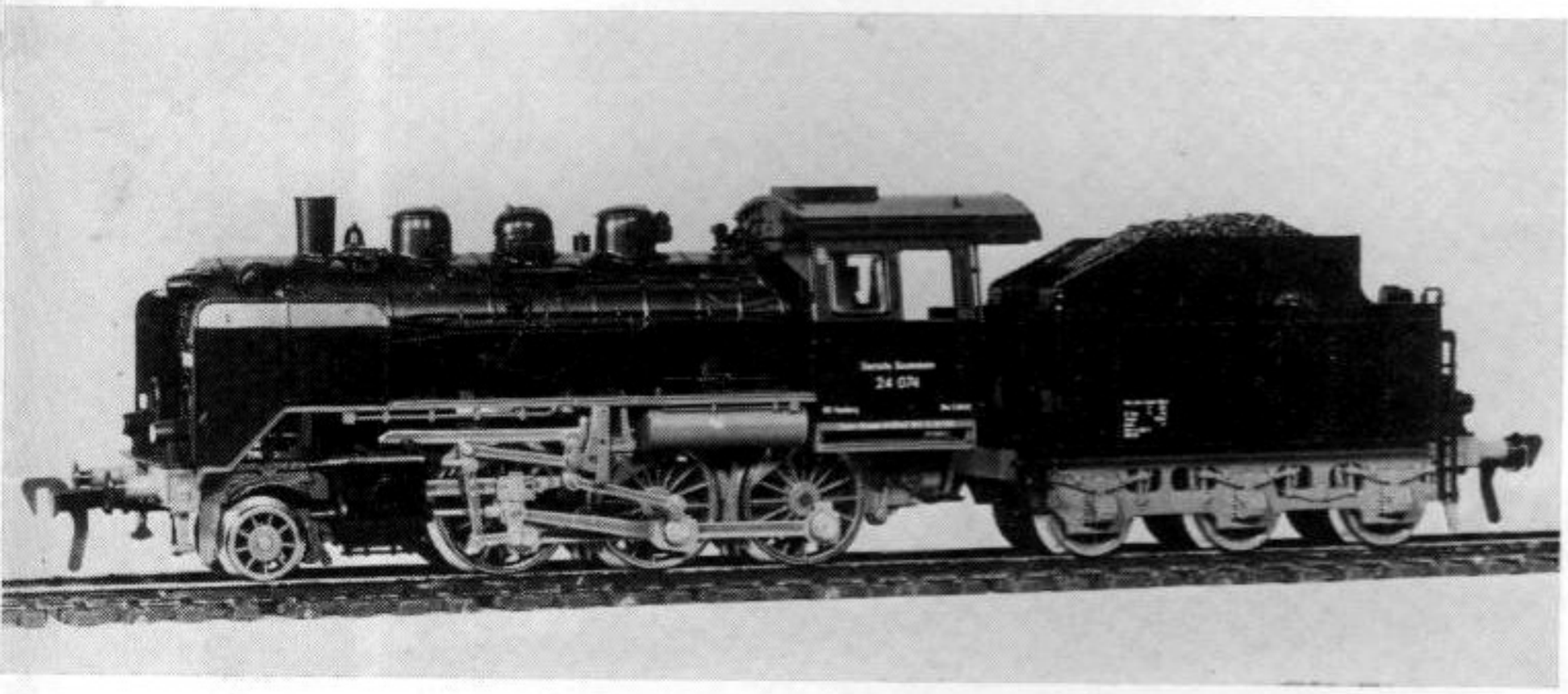
secondaires de la Prusse orientale et occidentale (DR). C'est là que ces locomotives ont reçu leur surnom de « Cheval de steppe » sous lequel elles étaient connues et appréciées par le personnel des chemins de fer.

Le modèle Fleischmann reproduit fidèlement l'engin réel et la gravure excellente respecte les moindres détails de la superstructure. Le tender est moteur et attelé définitivement à la machine. Le châssis de la loco, libre de tout mécanisme, est ajouré à souhait et l'abri est aménagé de façon réaliste. Les trois essieux rigides de la loco participent à la captation du courant et les performances de ce petit modèle sont assez extraordinaires : 165 g au crochet en palier sous 9 V/400 mA. Il est vrai que les six roues motrices du tender sont bandagées.

Dommage que ce type de machine soit difficilement utilisable sur un réseau français ! Réf. 4140.



En HO : loco type 130 dite "Cheval de steppe", en décoration DR, de Fleischmann.

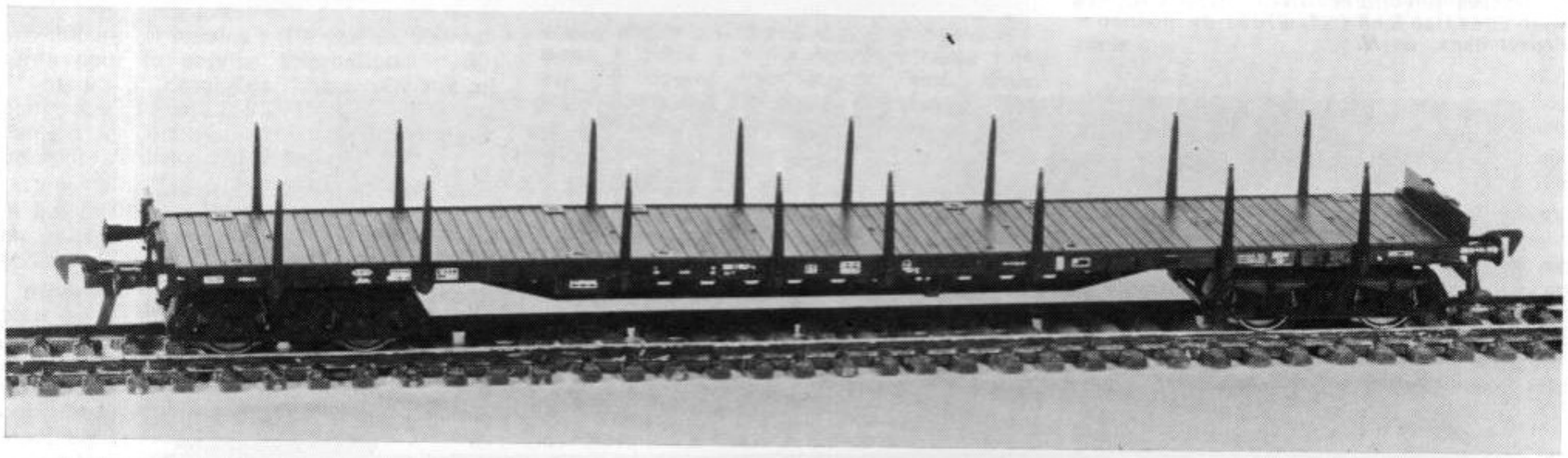


WAGON PLAT UIC A RANCHERS PIVOTANTS

Il s'agit d'un modèle très réussi, reproduisant les wagons Rs type I-UIC à ranchers pivotants de 19,900 m h. t. Le modèle est à l'échelle exacte, longueur 228,5 mm et les bogies type Minden-Siegen sont conformes. Le marquage en version Europe est complet. Le châssis est noir et le plancher brun. Les ranchers finement moulés en plastique incassable pivotent et se verrouillent en position haute. La poutre centrale du châssis ainsi que les goussets de renfort sont en métal injecté, ce qui à la fois assure la rigidité de la plateforme et le lestage du véhicule, dont la tenue de voie est de ce fait excellente. Les roues sont en laiton décolleté bruni et les normes de roulement sont conformes aux NEM. Un excellent modèle, réf. 5286.

Fleischmann HO, ci-dessous :

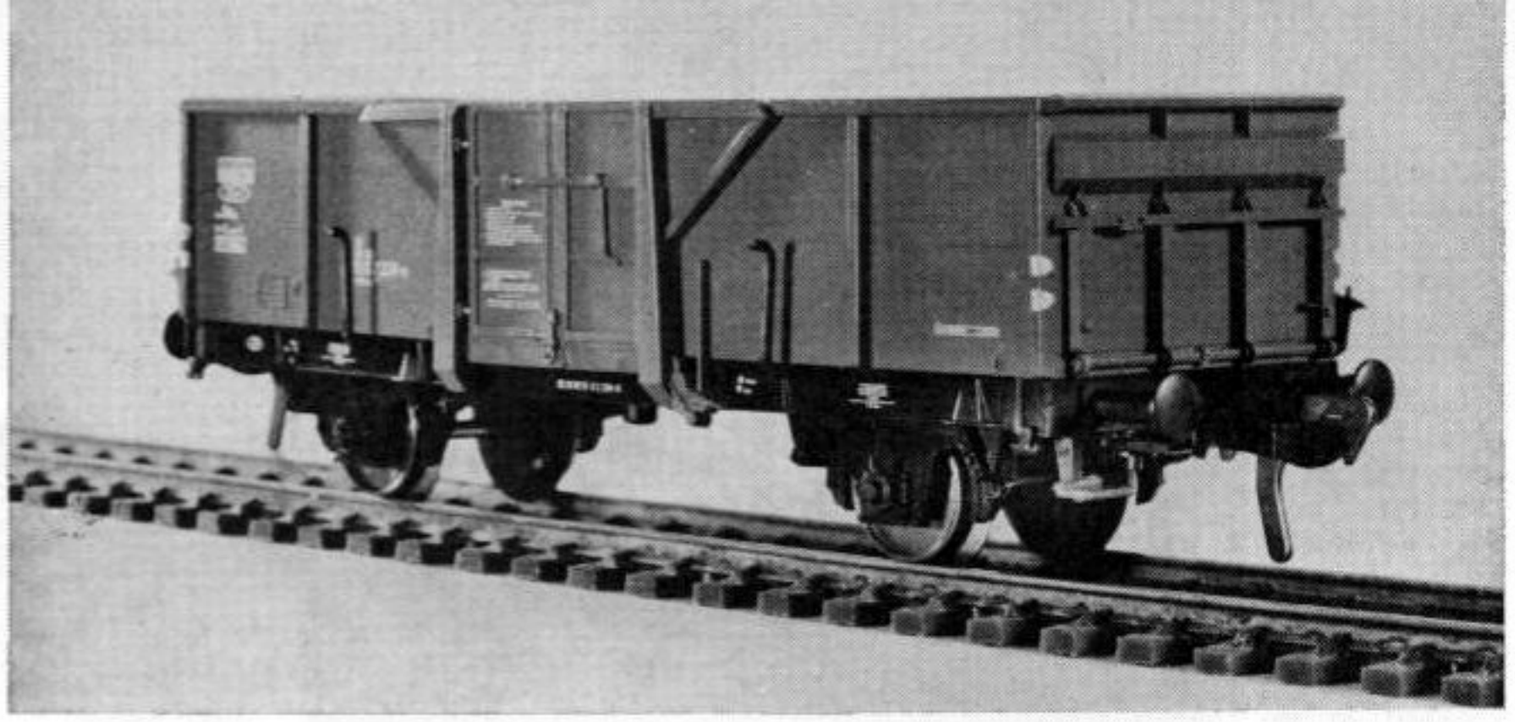
— Plat à ranchers, réf. 5286 ;
— Couvert de grande capacité, à toit coulissant, réf. 5389 (voir description page suivante).



WAGON COUVERT BAUKNECHT DE GRANDE CAPACITÉ

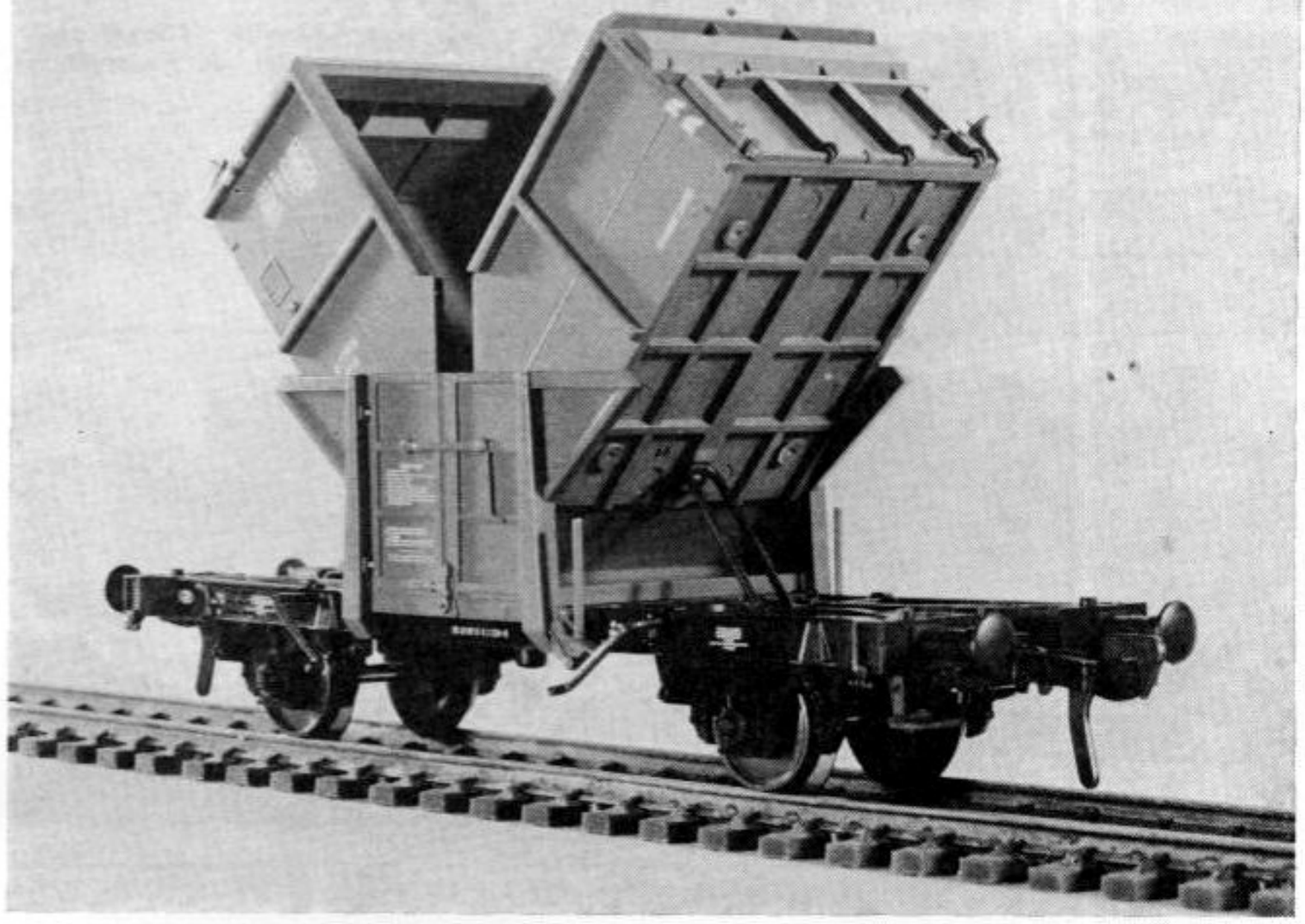
Tout aussi réussi que le plat, ce couvert de grande capacité à ouverture totale, de particulier et immatriculé DB, possède une toiture réellement ouvrante. Les deux derniers éléments de toiture coulissent effectivement et sont astucieusement verrouillés au centre du véhicule par un aimant. Le châssis est conçu de la même façon que pour le plat Rs et les bogies sont les mêmes. Il s'agit là également d'un véhicule de 19,900 m h. t., soit 228 mm à l'échelle du HO.

Ce wagon est blanc avec le marquage en noir et les inscriptions Bauknecht en bleu, réf. 5389.



WAGON TOMBEREAU A DÉCHARGEMENT CENTRAL AUTOMATIQUE DE LA DB

Ce wagon DB, caractérisé par son principe de déchargement, est réellement fonctionnel, les deux demi-bennes pouvant être relevées par des leviers latéraux. La gravure de l'ensemble est très fine et réaliste et seuls les leviers de manœuvre peu élégants ni réels, détonnent sur ce joli modèle par ailleurs exact. Réf. 5502.

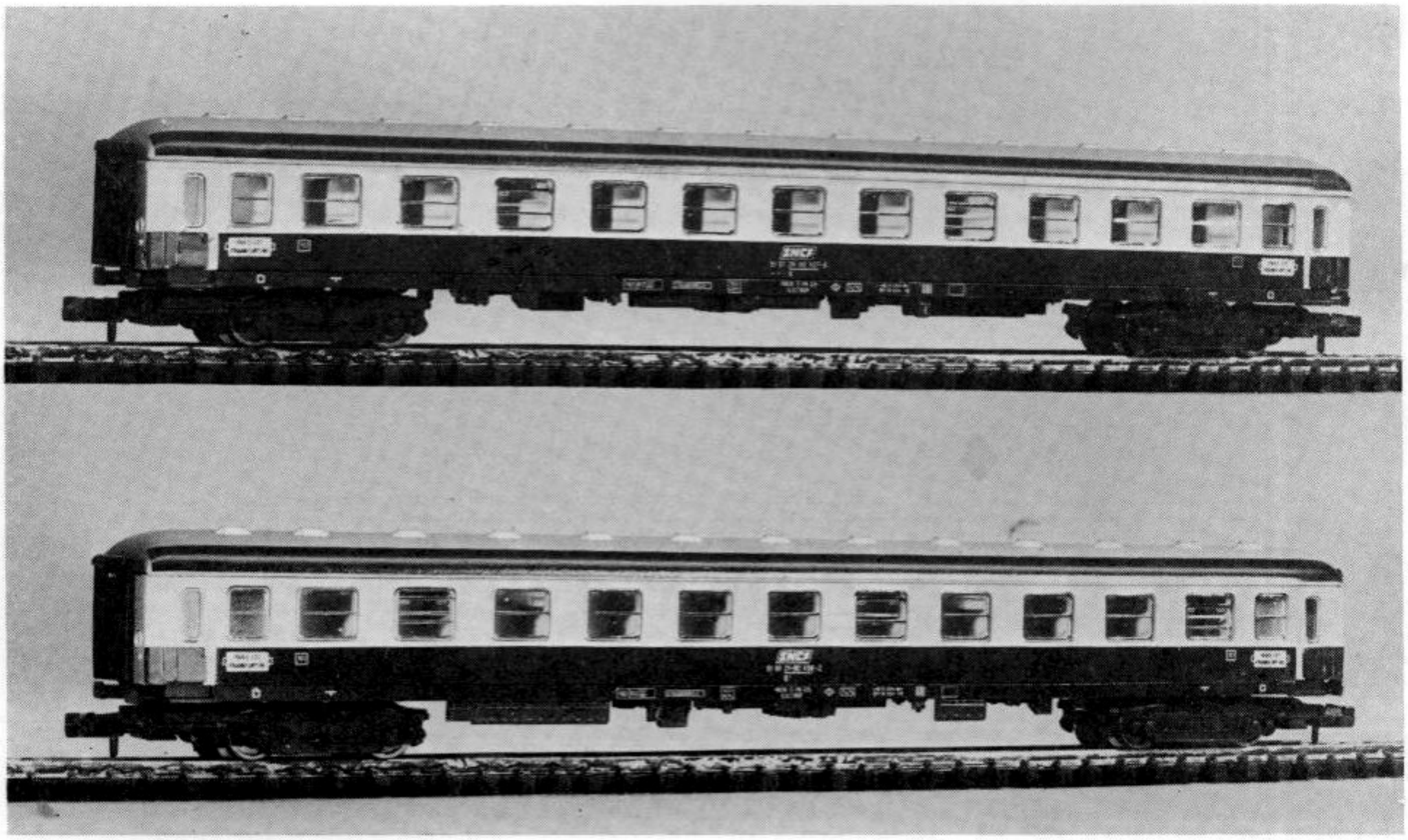


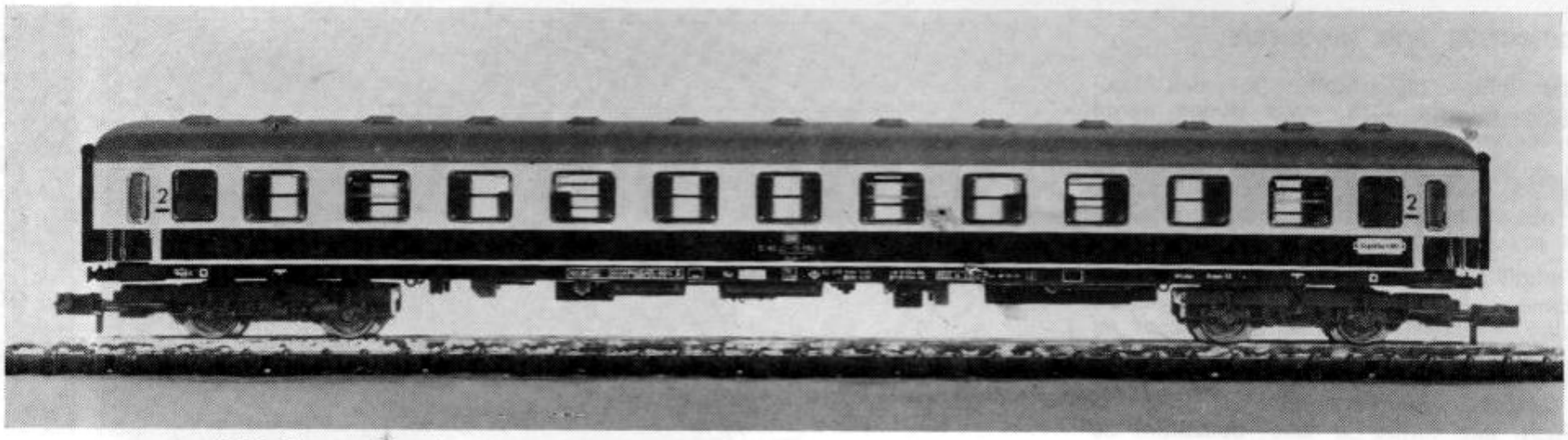
N

FLEISCHMANN piccolo

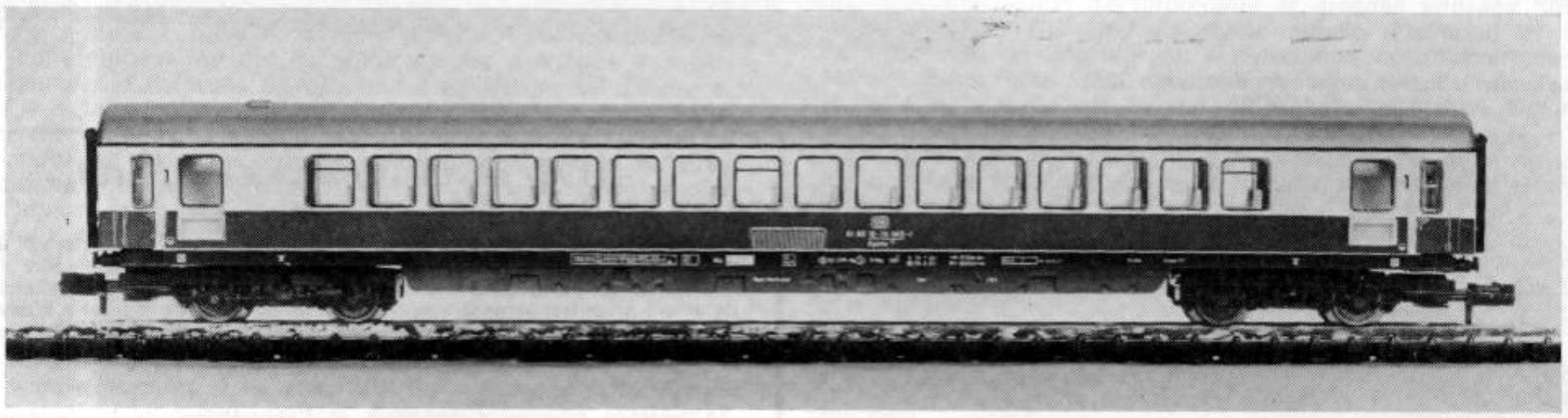
Deux voitures françaises de grandes lignes type UIC pour trafic international ! Voilà qui devrait réjouir les Nistes peu gâtés quant au choix de matériel offert en type SNCF. Mais attention, si le marquage

Ci-dessous : voitures SNCF, type UIC, A9 (réf. 8151) et B11 (réf. 8152) de Fleischmann, en N.





Fleischmann Piccolo :
— ci-dessus, voiture DB, type UIC, de 2e classe en coloris bleu turquoise et crème (réf. 8192) ;
— ci-dessous, voiture DB, de 1re classe à colouir central en livrée TEE rouge et crème (réf. 8163).



des modèles évoqués est d'un excellent graphisme, les bogies conformes aux plus récents types français, la longueur de ces voitures nous semble correspondre a priori à une valeur inusitée encore sur notre réseau national ! Ces voitures correspondent en effet à du matériel réel de 26,400 m et le seul matériel de cette longueur appelé à circuler en France n'est pas encore en service ! Il s'agit de 500 voitures pour le service international : B^{11}, A^{9} et A^{4} B^{5} destinées à six réseaux et commandées par EUROFIMA à un groupement de constructeurs européens, après un appel d'offre international.

Cette initiative a été prise en 1970 dans le but de rationaliser le trafic international en assurant une unification réelle du matériel remorqué prévu pour ce trafic.

Ainsi les divers réseaux renonceront, pour le trafic international, au développement de leurs propres types de voitures et accepteront de se procurer des voitures neuves « standard », définies d'un commun accord, par un groupe spécialement créé *.

Fleischmann anticipe donc en présentant ces modèles qui sont en fait la version francisée de ses nouveautés 75 en matière de véhicules voyageurs, dont quatre découlent d'une même caisse.

La première voiture est présentée en décoration A^{9} mais devrait avoir alors deux compartiments de moins, réf. 8151.

La seconde voiture est présentée en décoration B^{11} et est donc exacte sur le plan disposition des compartiments et baies. Réf. 8152.

La décoration est verte avec bandeau gris argent au niveau des baies.

Le marquage est très net et complet et les bogies de type Y 24 c sont d'une gravure excellente. Un aménagement intérieur est installé d'origine et ces voitures peuvent recevoir l'éclairage Piccolo. Réf. 9450.

La décoration traitée selon les normes actuelles pour le matériel UIC sera-t-elle conforme aux voitures Eurofima lorsque celles-ci sortiront, cela n'est pas garanti, mais elle n'en est pas moins très réussie.

VOITURES DB

Basées sur la même caisse que les voitures « SNCF », mais montées cette fois sur des bogies type Minden Deutz, deux autres voitures de deuxième classe Bum complètent le parc Piccolo en matériel type DB.

La première, réf. 8111, est de teinte uniforme verte et la seconde, réf. 8192, est bleu turquoise et crème selon les nouveaux coloris adoptés par la DB. Ces voitures, dans cette présentation, sont exactes dans leurs dessin et dimensions.

Une cinquième voiture type Apümz de première classe à couloir central pour relation TEE est également disponible sous la référence 8163, qui, avec les modèles existants réf. 8160 et 8162, permettra la constitution de rames de prestige réalistes. La décoration de ce modèle est rouge et crème et, comme les précédents, il est aménagé et peut recevoir l'éclairage intérieur.

WAGON PLAT A RANCHERS PIVOTANTS

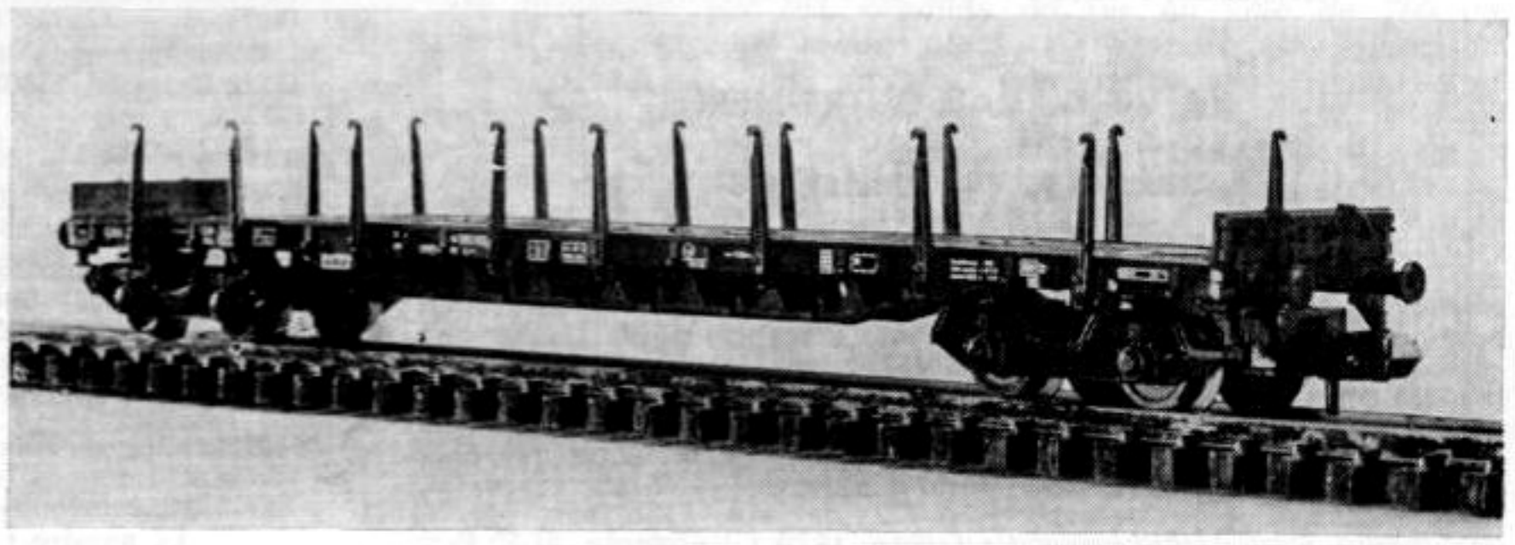
Pour le parc marchandises, Fleischmann a sorti un très joli wagon plat Rs type 1 UIC en version Europe. Ce wagon, qui est également présenté en HO, ne montre en N pas moins de détails que son homologue HO et est conçu de la même façon, ce qui est remarquable ! Les ranchers pivotent également et le marquage est tout aussi complet.

La longueur h. t. est de 125 mm et les dimensions du prototype sont parfaitement respectées. Réf. 8286.

---

* Pour toutes précisions utiles, nous invitons les lecteurs intéressés à se reporter à l'article publié dans la « Revue générale des chemins de fer » de décembre 1973 : « 500 voitures pour le service international ».

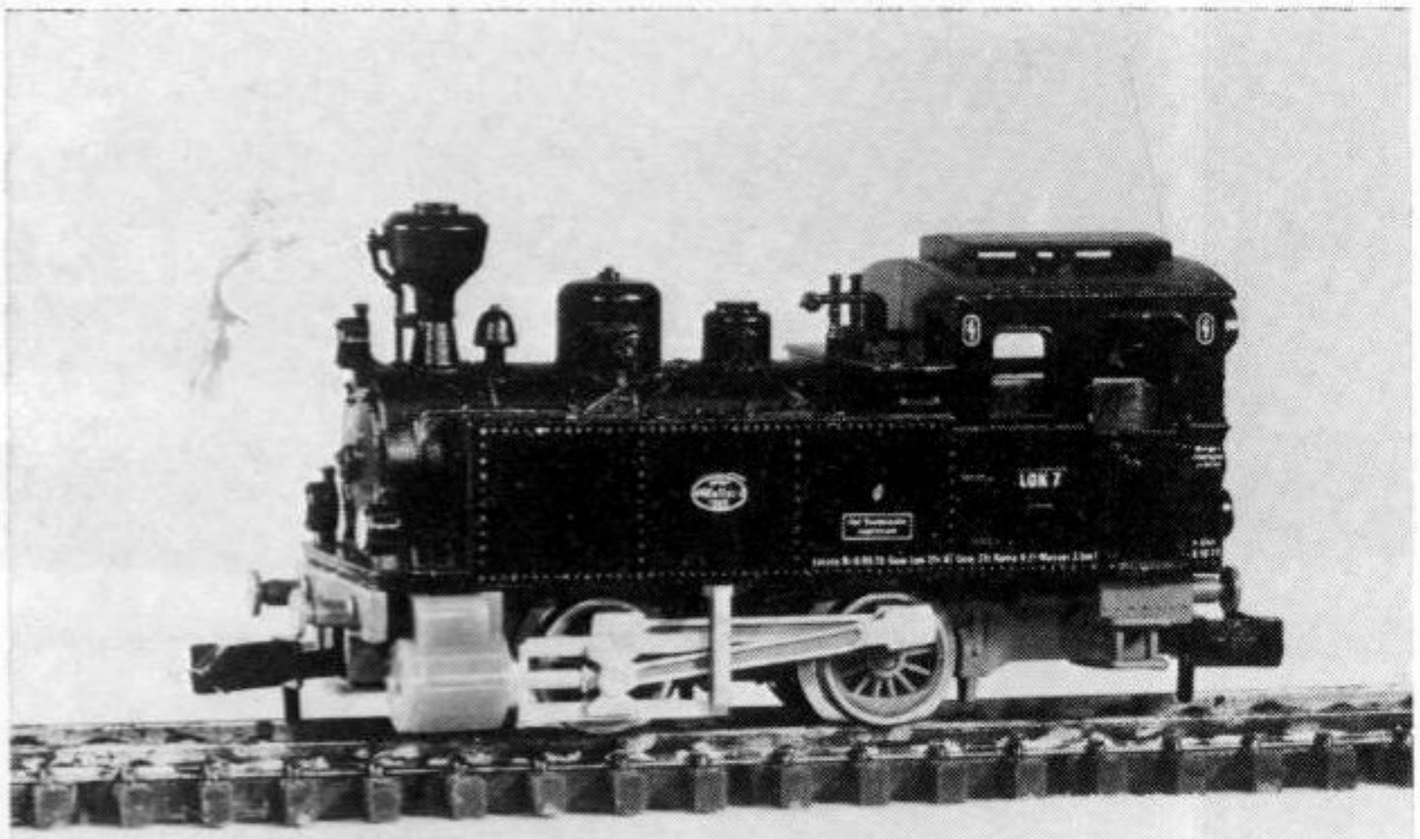
Fleischmann Piccolo : wagon plat à ranchers (réf. 8286).



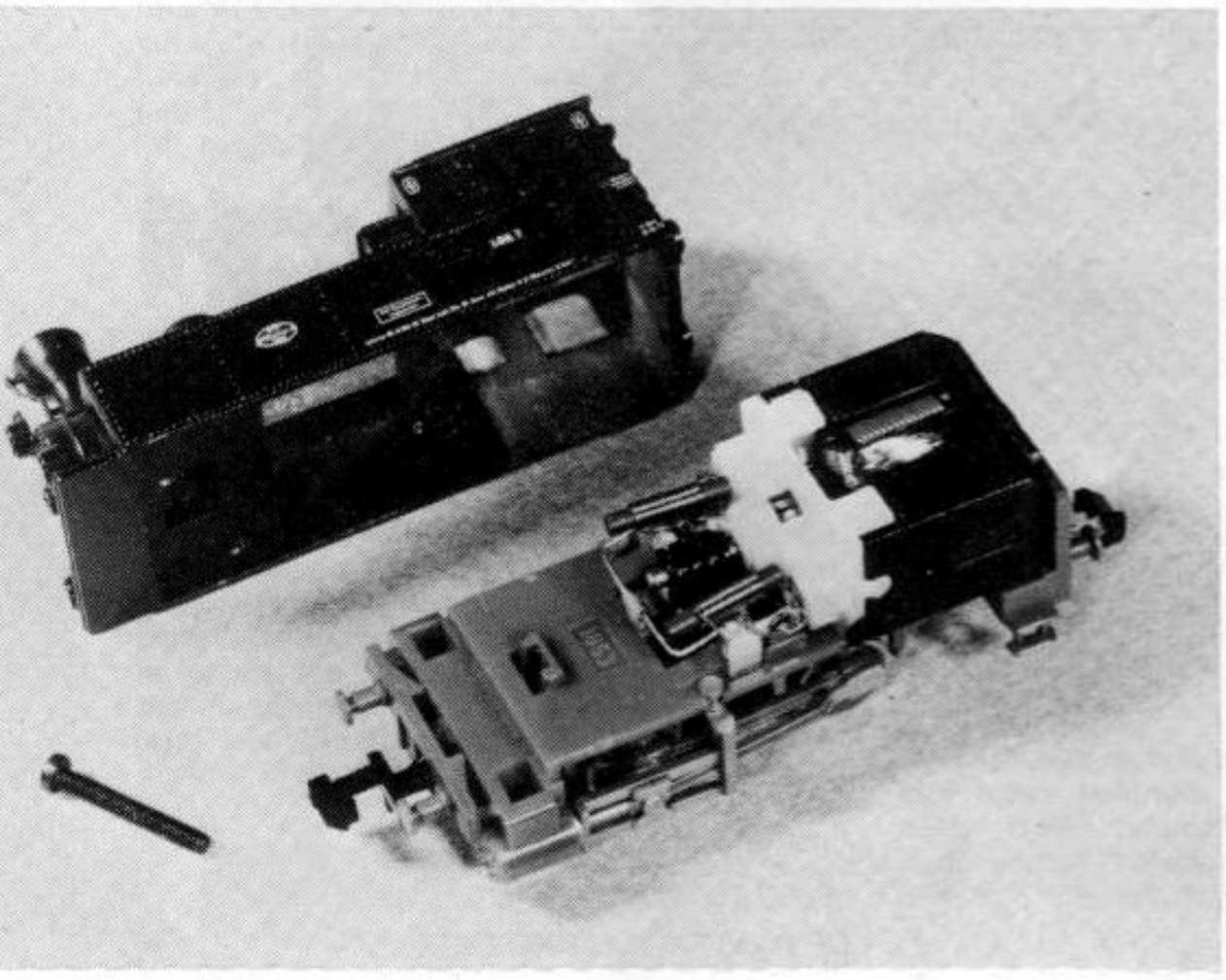
LOCOMOTIVE TYPE INDUSTRIE

Pour clore ce premier lot des nouveautés Piccolo 1975, nous avons gardé en réserve un minuscule engin de traction : une petite loco-tender allemande type 020 pour chemin de fer industriel, qui reproduit une machine construite en 1909 par Maffei.

L'engin mesure h. t. 55 mm et son empattement est de 16 mm. La superstructure comme le châssis sont cette fois tout en métal injecté, afin d'assurer un poids adhérent suffisant au modèle. Il n'y a pas de bandages d'adhérence et l'effort de traction est limité à une douzaine de grammes. Le modèle est par ailleurs assez sobre et comporte des fanaux factices. Réf. 7000.



Fleischmann Piccolo : loco-tender type 020 pour c. f. industriel (réf. 7000).



REVUE DES REVUES

(suite de la page 411)

RIVIERAIL

NUMÉRO 11 — JUILLET 1975

Deux mots sur le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. — Alessandria. — Voyage « Rivierail-Gatt » vapeur/triphasé. — Le chemin de fer touristique du Tarn. — Les potins du lampiste. — Bibliographie ferroviaire.

Abonnement : 40,00 F - CCP 6174.00 Marseille « Rivierail »

LA VIE DU RAIL OUTRE-MER

NUMÉRO 251 — JUILLET 1975

CFCO. — Etat d'avancement du projet de rectification du tracé entre Holle et Dolisie. — Canada, nouvelles voies ferrées en construction ou en projet dans le nord-ouest. — Intéressante innovation pour faciliter le chargement des wagons, susceptible d'intéresser les réseaux d'outre-mer : le « DEBAC'VIT ». — Transport Expo 75 : premier bilan. — Pour les roulements des boîtes d'essieux des trains grande vitesse, SKF met en service un nouveau banc d'essai. — Le XXVI[e] prix Chatrian. — Sénégal : participation de la Régie des chemins de fer à la Foire internationale de Dakar. — Vieux souvenirs, vieux clichés.

Abonnement : France, 15,00 F ; étranger, 21,50 F.

REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER

MAI 1975

La SNCF et ses fournisseurs. — Les chemins et les étapes de la normalisation du matériel roulant ferroviaire. — Le transport ferroviaire et les problèmes d'environnement : Chemin de fer et environnement ; L'environnement dans la voiture de chemin de fer ; L'environnement dans les transports urbains. — Nouvelles internationales. — A l'étranger. — Bibliographie. — Sommaire indexé.

JUIN 1975

L'industrie ferroviaire française et l'exportation. — L'aide apportée par l'informatique aux problèmes opérationnels : I. L'automatisation dans la confection des horaires ; II. Aide à la gestion du plan de transport voyageurs : la réservation électronique ; III. Le point sur la troisième phase de la gestion centralisée du trafic marchandises. — L'analyse des données à la SNCF. — Modernisation de la signalisation en gare de Troyes. — Le secours au 1/1000 de seconde, c'est ce que demandent les ordinateurs. — Nouvelles internationales. — En France, à l'étranger.

Abonnement : France, 100,00 F ; étranger, 120,00 F.

CHEMINS DE FER REGIONAUX ET URBAINS

NUMÉRO 129 — 1975 - III

Editorial. — Tramways modernes en Amérique. — Transports urbains de Mexico. — Le métro de Bonn. — Notes Belgique et Hollande. — Crémaillère des c.f. roumains. — Les c.f. Calabro Lucane. — Adieu aux « machinettes ». — C.f. de l'Est de Lyon. — Transport Expo 75. — Nouvelles brèves. — Nouvelles des c.f. touristiques. — Les voyages de la FACS. — Conseil d'administration. — Conservation du matériel. — Bibliographie.

Prix : 18,00 F - FACS, CCP 16471.89 Paris.

NUMÉRO 130 — 1975 - IV

Editorial. — Le matériel du métro de Paris. — Une belle ligne bretonne, Guingamp - Paimpol. — Funiculaire de Saint-Hilaire-du-Touvet. — Réflexions sur l'Abidjan-Niger. — Nouvelles brèves. — Nouvelles des c.f. touristiques. — Conseil d'administration. — Manifestations et voyages. — Bibliographie. — Numéros encore disponibles.

Prix : 15,00 F - FACS, CCP 16471.89 Paris.

FERROVIA MIDI

NUMÉRO 79 — JUIN 1975

Feu le réseau CFD de la Lozère. — Des avantages et des inconvénients du transfert du service des voyageurs sur route en ce qui concerne une ligne de chemin de fer maintenue en exploitation. — En lisant « Le portefeuille économique des machines », années 1856 à 1869. — Chemins de fer actualités. — Nouvelles des associations : Ferrovia-Toulouse, Ferrovia-Nantes, Ferrovia-Bordeaux. — Le coin des lecteurs. — Carnet de Ferrovia.

Renseignements et abonnements : Ferrovia-Midi, 56 bis, rue Amédée-Saint-Germain, 33000 Bordeaux.

VOIE ETROITE

NUMÉRO 75/2 — MARS-AVRIL 1975

Chemin de fer Froissy - Cappy - Dompierre : les travaux d'intersaison. — Construction d'un chemin de fer touristique en région toulousaine. — Chemins de fer touristiques en Hollande : la ligne Hoorn - Medenblik du TS ; le chemin de fer de la NSS. — Modélisme HOe et échos divers.

NUMÉRO 75/3

Nouvelles du chemin de fer Froissy - Cappy - Dompierre. — Quelques réseaux métriqes d'Allemagne fédérale : le MEG, le Selfkantbahn, le Chiemseebahn. — La ligne du Brünig (Suisse).

Le numéro : 4,80 F à APPEVA, B.P. 7 A, 80001 Amiens Cedex.